

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 21 ΙΟΥΝΙΟΥ 1991	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 90

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

236. Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του Π.Δ. 94/1986 «Προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 83/643/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 1ης Δεκεμβρίου 1983 «για τη διευκόλυνση των διοικητικών διατυπώσεων και των υλικών ελέγχων κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ Κρατών – μελών». 1

237. Τροποποίηση του Π.Δ. 367/89 «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις Οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που αφορούν το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων, που εκτελούν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές εντός των χωρών της Κοινότητας» (Α' 162). 2

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Έγκριση Πρωτοκόλλου της Μικτής ελληνο-γερμανικής επιτροπής για τη διασυνοριακή οδική συγκοινωνία (Βόννη, 6.3.1991). 3

Έγκριση του Πρωτοκόλλου της 13ης Συνόδου της Μικτής Ελληνοϊταλικής Επιτροπής για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών οδικώς, που υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 30 Απριλίου 1991. .. 4

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 236 (1)

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του Π.Δ. 94/1986 «Προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 83/643/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 1ης Δεκεμβρίου 1983 «για τη διευκόλυνση των διοικητικών διατυπώσεων και των υλικών ελέγχων κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ Κρατών – μελών».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου», (Α' 34) όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 6 του Ν. 1440/1984 «Συμμετοχή της Ελλάδος στο Κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ» (Α' 70), β) του άρθρου 7 του Ν. 1775/1988 «Εταιρείες παροχής επιχειρηματικού κεφαλαίου και άλλες διατάξεις» (Α' 101) και γ) του άρθρου 65 του Ν. 1892/1990 «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (Α' 101).

2. Την αριθ. Υ1250/15.1.1991 απόφαση του Πρωθυπουργού «Συμπλήρωση της υπ' αριθ. Υ1201/5.10.1990 απόφασης του Πρωθυπουργού» (Β' 10).

3. Την αριθ. Υ1140/105/1173/1390/9.7.1990 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών «περί αναθέσεως αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Οικονομικών» (Β' 420).

4. Την αριθ. 178/1991 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Γεωργίας, Εμπορικής Ναυτιλίας, του Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και του Υφυπουργού Οικονομικών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Με το παρόν διάταγμα τροποποιούνται και συμπληρώνονται οι διατάξεις του Π.Δ. 94/1986 «Προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 83/643/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 1ης Δεκεμβρίου 1983» για τη διευκόλυνση των διοικητικών διατυπώσεων και των υλικών ελέγχων κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων Κρατών – μελών» (Α' 33), σε συμμόρφωση προς την οδηγία 87/53/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1986 «για την τροποποίηση της οδηγίας 83/643/ΕΟΚ για τη διευκόλυνση των διοικητικών διατυπώσεων και των υλικών ελέγχων κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών». (ΕΕ L 24/27.1.1987 σελ. 33).

Άρθρο 2

Το άρθρο 3 του Π.Δ. 94/1986 αντικαθίσταται, ως εξής:

«Άρθρο 3

1. Οι αρμόδιες υπηρεσίες λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα, ώστε κατά την εκτέλεση μιας μεταφοράς, περί της οποίας το προηγούμενο άρθρο, οι διάφοροι έλεγχοι και διατυπώσεις να πραγματοποιούνται με τη λιγότερη δυνατή καθυστέρηση και:

α) Κατά το δυνατόν σε ένα τόπο.

β) Με τυχαία δειγματοληψία, καθόσον αφορά τους ελέγχους. Εξαιρούνται του δειγματοληπτικού καθεστώτος οι έλεγχοι ζώων ζώντων, σφαγίων, ζωικών προϊόντων καθώς και φυτών και φυτικών προϊόντων για τα οποία διενεργούνται πληρέστεροι έλεγχοι όταν υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες ότι τα ανωτέρω δεν πληρούν τις σχετικές διατάξεις.

2. Οι αρμόδιες υπηρεσίες διευκολύνουν, υπό τις συνθήκες υπό τις οποίες κρίνουν κατάλληλες, στους τόπους αναχώρησης και προορισμού των εμπορευμάτων, την προσφυγή στις απλοποιημένες διαδικασίες όπως αυτές προβλέπονται από τις κανονιστικές διατάξεις σχετικά με την αποστολή, την κυκλοφορία και τη διάθεση των εμπορευμάτων στην κατανάλωση.

3. Οι αρμόδιες υπηρεσίες κατανέμουν γεωγραφικά τα τελωνεία συμπεριλαμβανομένων όσων βρίσκονται στο εσωτερικό της Ελληνικής Επικράτειας, εις τρόπον ώστε να αντιμετωπίζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι ανάγκες των εμπορικών επιχειρήσεων».

Άρθρο 3

Το άρθρο 5 του Π.Δ. 94/1986 αντικαθίσταται, ως εξής:

«Άρθρο 5

1. Οι αρμόδιες αρχές μεριμνούν ώστε:

α) Εφόσον αυτό δικαιολογείται από τον όγκο των μεταφορών, οι συνοριακοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 94/86 να παραμένουν ανοικτοί, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που απαγορεύεται η κυκλοφορία, προκειμένου να καθίσταται δυνατή:

αα) η διέλευση των συνόρων και η διεξαγωγή ελέγχων και διατυπώσεων που αφορούν τα εμπορεύματα υπό τελωνειακό καθεστώς διαμετακόμισης και τα μέσα μεταφοράς τους, καθώς και τη διακίνηση οχημάτων χωρίς φορτίο 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, εκτός των περιπτώσεων όπου ο συνοριακός έλεγχος είναι αναγκαίος για την πρόληψη της μετάδοσης ασθενειών.

ββ) Η διεξαγωγή άλλων ελέγχων και διατυπώσεων που αφορούν οχήματα και εμπορεύματα που δεν βρίσκονται υπό τελωνειακό καθεστώς δια-

μετακόμισης από τη Δευτέρα έως την Παρασκευή, τουλάχιστον επί δέκα (10) συνεχείς ώρες και το Σάββατο επί έξι (6) τουλάχιστον συνεχείς ώρες, εκτός αν οι ημέρες αυτές είναι αργίες.

β) Όταν πρόκειται για οχήματα και εμπορεύματα που μεταφέρονται αεροπορικώς, τα ωράρια που αναφέρονται στην παρ. (ββ) προσαρμόζονται έτσι ώστε να καλύπτουν τις πραγματικές ανάγκες και κατά συνέπεια κατανέμονται ανάλογα με τη ροή των μεταφορών.

γ) Οι μεταφορτώσεις που οι υπηρεσίες των τελωνείων, βάσει των ισχυουσών κανονιστικών διατάξεων, επιτρέπουν να πραγματοποιούνται χωρίς άμεση τελωνειακή επιτήρηση, να μπορούν να εκτελούνται καθ' οιονδήποτε χρόνο, έτσι ώστε να καλύπτονται οι πραγματικές ανάγκες.

2. Ειδικότερα και όσον αφορά στις κτηνιατρικές υπηρεσίες για την εφαρμογή του ωραρίου που προβλέπεται στην παρ. 1 περίπτωση α' υποπερίπτωση ββ και για τις επιπλέον ώρες από τις ισχύουσες με βάση την εθνική νομοθεσία, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές φροντίζουν να παρευρίσκεται ο εντεταλμένος από την υπηρεσία ελεγκτής κτηνίατρος κατά τη διέλευση των συνόρων τις ώρες αυτές εφόσον ο μεταφορέας δώσει τη σχετική προειδοποίηση τουλάχιστον δώδεκα ώρες πριν από τη διέλευσή του από το συνοριακό σταθμό και κατά τη διάρκεια τακτικού ωραρίου εργασίας. Όταν το μεταφερόμενο φορτίο είναι ζώντα ζώα, το χρονικό όριο της προειδοποίησης ανέρχεται σε 18 ώρες.

3. Εάν περισσότεροι του ενός συνοριακοί σταθμοί βρίσκονται στην ίδια λιμενική ή αερολιμενική ζώνη, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές μπορούν να προβλέψουν παρεκκλίσεις από την παρ. 1, εφόσον όμως οι λοιποί συνοριακοί σταθμοί της ζώνης αυτής μπορούν πράγματι να εκπληρώσουν τις τελωνειακές διατυπώσεις για τα εμπορεύματα και οχήματα αυτά σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1.

4. Για τους μεθοριακούς σταθμούς και τις τελωνειακές και λοιπές συναρμόδιες στους ελέγχους και τις διατυπώσεις, υπηρεσίες, οι αρμόδιες αρχές προβλέπουν σε εξαιρετικές περιπτώσεις τη διεξαγωγή ελέγχων και διατυπώσεων και εκτός των ωρών εργασίας που προβλέπονται στο διάστημα αυτό, ύστερα από ειδική και αιτιολογημένη αίτηση υποβαλλόμενη κατά τις ώρες εργασίας και έναντι αμοιβής για τις προσφερόμενες υπηρεσίες σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, που επιβαρύνει τους ενδιαφερόμενους».

Άρθρο 4

Το άρθρο 6 του Π.Δ. 94/1986 αντικαθίσταται, ως εξής:

«Άρθρο 6

1. Ο χρόνος αναμονής για τη διεξαγωγή των διαφόρων ελέγχων και διατυπώσεων δεν υπερβαίνει τα χρονικά όρια που είναι αναγκαία για την σωστή εκτέλεσή τους.

2. Με κοινές αποφάσεις των αρμοδίων καθ' ύλην Υπουργών καθορίζονται τα ωράρια λειτουργίας των υπηρεσιών τους, το διαθέσιμο προσωπικό και οι πρακτικές λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία, που ακολουθείται για τα εμπορεύματα και τα παραστατικά κατά την πραγματοποίηση των ελέγχων και των διατυπώσεων, εις τρόπον ώστε να μειώνεται στο ελάχιστο ο χρόνος αναμονής κατά τη ροή της κυκλοφορίας».

Άρθρο 5

Το άρθρο 7 του Π.Δ. 94/1986 αντικαθίσταται, ως εξής:

«Άρθρο 7

Οι αρμόδιες αρχές δημιουργούν στους συνοριακούς σταθμούς, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό και δικαιολογείται από τον όγκο της κυκλοφορίας, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, αποκλειστικά για τα εμπορεύματα που έχουν τεθεί υπό τελωνειακό καθεστώς διαμετακόμισης για τα μέσα μεταφοράς τους, καθώς και για τα οχήματα που κυκλοφορούν χωρίς φορτίο».

Άρθρο 6

Το άρθρο 8 του Π.Δ. 94/1986 αντικαθίσταται, ως εξής:

«Άρθρο 8

1. Οι ενδιαφερόμενοι που συμμετέχουν σε συναλλαγή μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων Κρατών – μελών της ΕΟΚ μπορούν να γνωστοποιούν αμέσως στις αρμόδιες ελληνικές αρχές τα τυχόν προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τη διέλευση των συνόρων και οι αρχές αυτές υποχρεούνται να εξετάζουν τα προβλήματα αυτά με άμεση προτεραιότητα.

2. Προκειμένου να επιλυθούν δυσκολίες σχετικά με θέματα ελέγχου ή διατυπώσεων κατά την έννοια του παρόντος, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές μπορούν να έχουν διαβουλεύσεις με τις αντίστοιχες αρχές του άλλου κράτους μέλους της ΕΟΚ. Εάν οι διαβουλεύσεις αυτές δεν επαρκούν για την επίλυση των παραπάνω δυσκολιών, ενημερώνεται η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων».

Άρθρο 7

Στο Π.Δ. 94/1986 προστίθενται άρθρα 6α, 7α και 8α, που έχουν ως εξής:

«Άρθρο 6α

Με κοινές αποφάσεις των αρμοδίων καθ' ύλην Υπουργών, μπορεί να ορίζεται μία από τις αρχές, των μεθοριακών σταθμών και κατά προτίμηση το τελωνείο, προχειμένου να διεκπεραιώνει ορισμένα καθήκοντα αρμοδιότητος των άλλων αρχών και ειδικότερα αυτά που αφορούν στον έλεγχο των απαιτουμένων εγγράφων, στην ισχύ και αυθεντικότητά τους και στο συνοπτικό έλεγχο της ταυτότητας των εμπορευμάτων που δηλώνονται σ' αυτά. Στην περίπτωση αυτή οι λοιπές αρμόδιες αρχές των μεθοριακών σταθμών παρέχουν στην αρχή που έχει ορισθεί με την ανωτέρω κοινή απόφαση των αρμοδίων καθ' ύλην Υπουργών τα μέσα που απαιτούνται για την εκπλήρωση αυτών των καθηκόντων.

Από τις ανωτέρω ρυθμίσεις εξαιρούνται οι έλεγχοι που διενεργούνται από τις Υγειονομικές αρχές του Υπουργείου Γεωργίας και τα Τελωνεία.

Άρθρο 7α

Τα ποσά που τυχόν απαιτούνται κατά τη διεκπεραίωση των ελέγχων και διατυπώσεων στις συναλλαγές μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων κρατών μελών μπορούν να καταβάλλονται στις αρμόδιες υπηρεσίες κατά τα ισχύοντα και υπό μορφή εγγυημένων ή πιστοποιημένων διεθνών τραπεζικών επιταγών, σε δραχμές.

Άρθρο 8α

Οι αρμόδιες αρχές παρέχουν σε εύθετο χρόνο στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τους σταθμούς ελέγχου».

Άρθρο 8

Η ισχύς του παρόντος Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, αναθέτουμε τη δημοσίευση του παρόντος, στους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Γεωργίας, Εμπορικής Ναυτιλίας και στον Υφυπουργό Οικονομικών αναθέτουμε την εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 13 Ιουνίου 1991

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΠΑΝΑΓ. ΔΕΛΗΜΗΤΣΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΑΣ
Μ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 237 (2)

Τροποποίηση του Π.Δ. 367/89 «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις Οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που αφορούν το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων, που εκτελούν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές εντός των χωρών της Κοινότητας» (Α' 162).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 53 παρ. 1 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με τον Ν. 614/77 (Α' 167).

2. Το άρθρο 1 (παρ. 1 και 3) του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α' 30) όπως η παρ. 1 τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/84 (Α' 70) «Συμμετοχή της Ελλάδος στο Κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, στο Κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και τον Οργανισμό Εφοδιασμού ΕΥΡΑΤΟΜ».

3. Τις Οδηγίες, 89/338/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 1989, 89/460/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1989, 89/461/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 18ης Ιουλίου 1989 και 91/60/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 1991 που δημοσιεύθηκαν στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευ-

ρωπαϊκών Κοινοτήτων (αντίστοιχα για κάθε Οδηγία L142/3 έως L142/5, L226/5, L226/5 έως L226/6, L226/7 και L37/38).

4. Την αριθμ. Υ1201/5.10.1990 απόφαση του Πρωθυπουργού «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας Ευθυμίου Χριστοδούλου» (Β' 636), όπως συμπληρώθηκε με την αριθμ. Υ1250/15.1.1991 απόφαση του Πρωθυπουργού (Β' 10).

5. Την αριθμ. 304/1991 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός του παρόντος Διατάγματος είναι η τροποποίηση του Π.Δ. 367/81 σε συμμόρφωση προς τις οδηγίες 89/338/ΕΟΚ, 89/460/ΕΟΚ, 89/461/ΕΟΚ και 91/60/ΕΟΚ οι οποίες δημοσιεύθηκαν στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (αριθμός Εφημερίδας αντίστοιχα για κάθε Οδηγία L142/3 έως L142/5, L226/5 έως L226/6, L226/7 και L37/38).

Άρθρο 2

Το εδάφιο α της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Π.Δ. 367/89 (ΦΕΚ 162/Α/89) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Στις διαστάσεις των οχημάτων που προορίζονται για την οδική κυκλοφορία που έχουν τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και μέγιστη ταχύτητα μεγαλύτερη από 25 χιλιόμετρα/ώρα, και που χρησιμοποιούνται είτε για την μεταφορά εμπορευμάτων όταν έχουν μέγιστο βάρος εμφόρτου οχήματος μεγαλύτερο από 3,5 τόννους, είτε για την μεταφορά επιβατών, όταν διαθέτουν περισσότερες από 9 θέσεις καθημένων στις οποίες περιλαμβάνονται και η θέση του οδηγού».

Άρθρο 3

Το άρθρο 3 του Π.Δ. 367/89 (ΦΕΚ 162/Α/89) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3.

Για την εφαρμογή του παρόντος νοείται:

α) Με τον όρο «όχημα με κινητήρα» κάθε αυτοπροωθούμενο όχημα που είναι εφοδιασμένο με κινητήρα.

β) Με τον όρο «ρυμουλκούμενο» κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα εκτός από τα ημιρυμουλκούμενα.

γ) Με τον όρο «ημιρυμουλκούμενο» κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα με τρόπο ώστε ένα μέρος του ρυμουλκουμένου αυτού να στηρίζεται στο όχημα με κινητήρα και ένα σημαντικό μέρος του βάρους του και του βάρους του φορτίου του να αναλαμβάνεται από το εν λόγω όχημα και το οποίο λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του προορίζεται για την μεταφορά εμπορευμάτων.

δ) Με τον όρο «συνδυασμός οχημάτων»:

δα) Είτε ένας ειδικός συρμός που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ένα ρυμουλκούμενο.

δβ) Είτε ένα αρθρωτό όχημα που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ημιρυμουλκούμενο.

ε) Με τον όρο «όχημα – ψυγείο με τοιχώματα μεγάλου πάχους» ή «όχημα – ψυγείο με παχέα τοιχώματα» κάθε όχημα του οποίου οι μόνιμες ή κινητές υπερκατασκευές είναι εξοπλισμένες για την μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία, σύμφωνα με τις κλάσεις B, C, E και F της Συμφωνίας της 1ης Σεπτεμβρίου 1970 σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές αλλοιωσίμων τροφίμων και με τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για αυτές τις μεταφορές (ATP) και του οποίου το πάχος κάθε πλευρικού τοιχώματος μαζί με την μόνωση είναι τουλάχιστον 45 ΜΜ.

στ) Με τον όρο «λεωφορείο» κάθε όχημα που διαθέτει περισσότερες από εννέα θέσεις καθημένων, στις οποίες περιλαμβάνεται και η θέση του οδηγού, το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για την μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους. Μπορεί να έχει ένα ή δύο ορόφους και μπορεί επίσης να σύρει ρυμουλκούμενο με αποσκευές.

ζ) Με τον όρο «αρθρωτό λεωφορείο», ένα λεωφορείο που αποτελείται από δύο άκαμπτα τμήματα, συνδεόμενα μεταξύ τους με συνάρθρωση. Σε αυτόν τον τύπο οχήματος τα διαμερίσματα των επιβατών που βρίσκονται στο καθένα από τα δύο άκαμπτα τμήματα επικοινωνούν μεταξύ τους. Η συνάρθρωση επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών μεταξύ των ακάμπτων τμημάτων. Η σύνδεση και η αποσύνδεση των δύο αυτών τμημάτων μπορεί να γίνεται μόνο σε συνεργείο.

η) Με τον όρο «μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις» οι μέγιστες διαστάσεις του οχήματος που, σύμφωνα με το παρόν Διάταγμα, επιτρέπει για την χρήση στις διεθνείς μεταφορές η αρμόδια αρχή του Κράτους όπου το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή ετέθη σε κυκλοφορία.

θ) Με τον όρο «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος» το μέγιστο βάρος του εμφόρτου οχήματος που, σύμφωνα με το παρόν Διάταγμα, επιτρέπει για την χρήση στις διεθνείς μεταφορές, η αρμόδια αρχή του Κράτους όπου το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή ετέθη σε κυκλοφορία.

ι) Με τον όρο «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα» το μέγιστο βάρος του άξονα ή ομάδας αξόνων, υπό φορτίο που σύμφωνα με το παρόν Διάταγμα επιτρέπει για την χρήση στις διεθνείς μεταφορές η αρμόδια αρχή του Κράτους όπου το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή ετέθη σε κυκλοφορία.

Άρθρο 4

Η παράγραφος 4 του άρθρου 4 του Π.Δ. 367/89 (ΦΕΚ 162/Α/89) αντικαθίσταται ως εξής:

«Επιτρέπεται να τεθούν σε κυκλοφορία στην Ελλάδα οχήματα διεθνών μεταφορών εφόσον τα οχήματα πληρούν τις διατάξεις του παρόντος και είναι σύμφωνα με τις οριακές τιμές που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι του παρόντος καθώς και οχήματα εθνικών μεταφορών τα οποία πληρούν τις οριακές τιμές των σημείων 1.1, 1.6, 1.7, 4.3 και 4.4 του αυτού Παραρτήματος.

Κατ' εξαίρεση των ανωτέρω τα αρθρωτά οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1991 και τα οποία δεν τηρούν τις διατάξεις των σημείων 1.6 και 4.4 του Παραρτήματος Ι του παρόντος, θεωρούνται ως ανταποκρινόμενα προς τις διατάξεις αυτές εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 15.50 Μ.

Άρθρο 5

Το Παράρτημα Ι του άρθρου 9 του Π.Δ. 367/89 (ΦΕΚ 162/Α/89) αντικαθίσταται ως εξής:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.

1.	Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ. 1 στοιχείο α).	
1.1.	Μέγιστο μήκος	
	– όχημα με κινητήρα	12,00 Μ
	– ρυμουλκούμενο	12,00 Μ
	– αρθρωτό όχημα	16,50 Μ
	– οδικός συρμός	18,35 Μ
	– αρθρωτό λεωφορείο	18 Μ
1.2.	Μέγιστο πλάτος	
	α) όχημα οποιουδήποτε τύπου	2,50 Μ
	β) Ψυχτικές υπερκατασκευές των οχημάτων ψυγείων με παχέα τοιχώματα	2,60 Μ
1.3.	Μέγιστο ύψος (όχημα οποιουδήποτε τύπου)	4,00 Μ
1.4.	Στις προαναφερόμενες στα σημεία 1.1, 1.2 και 1.3 διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια.	
1.5.	Κάθε όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 Μ και από εσωτερική ακτίνα 5,30 Μ.	
1.6.	Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και του οπισθίου άκρου του ημιρυμουλκουμένου.	12,00 Μ
1.7.	Μέγιστη απόσταση μετρουμένη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπισθίου άκρου του ρυμουλκού και του εμπροσθίου άκρου του ρυμουλκουμένου.	15,65 Μ
1.8.	Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού.	16,00 Μ
2.	Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων (σε τόννους)	
2.1.	Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων	
2.1.1.	Διαξονικό ρυμουλκούμενο	18 τόννοι

2.1.2. Τριαξονικό ρυμουλκούμενο — 24 τόννοι

2.2. Συνδυασμοί οχημάτων

2.2.1. Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες — 40 τόννοι

α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο — 40 τόννοι

β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο — 40 τόννοι

2.2.2. Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες

α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο — 40 τόννοι

β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο — 40 τόννοι

γ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που φέρει σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευματοκιβώτιο ISO 40 ποδών — 44 τόννοι

2.2.3. Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ρυμουλκούμενο — 36 τόννοι

2.2.4. Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ημιρυμουλκούμενο, αν η απόσταση των αξόνων του ημιρυμουλκουμένου:

2.2.4.1. είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 Μ και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 Μ. — 36 τόννοι

2.2.4.2. είναι μεγαλύτερη από 1,8 Μ — 36 τόννοι

ανοχής όταν τηρούνται το ΜΕΒ του οχήματος — + 2 τόννοι

με κινητήρα (18 τόννοι) και το ΜΕΒ του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκούμενου (20 τόννοι) και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αεροστατικές αναρτήσεις ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο.

2.3. Οχήματα με κινητήρα

2.3.1. Διαξονικά οχήματα με κινητήρα — 18 τόννοι

2.3.2. Τριαξονικά οχήματα με κινητήρα — 25 τόννοι — 26 τόννοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αεροστατικές αναρτήσεις ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο.

2.3.3. Τετραξονικά οχήματα με κινητήρα με δύο κατευθυντήριους άξονες — 32 τόννοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά ή αεροστατικές αναρτήσεις ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο.

2.4. Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία — 28 τόννοι

3. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) (σε τόννους)

3.1. Απλοί άξονες.

Απλός μη κινητήριος και μη διευθυντήριος άξονας — 10 Τ

3.2. Ζεύγος αξόνων ρυμουλκουμένων και ημιρυμουλκουμένων.

Το σύνολο του βάρους του ζεύγους αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει αν η απόσταση (α) ανάμεσα στους άξονες είναι:

3.2.1. μικρότερη από 1,0 Μ (α<1,0) τους — 11 Τ

3.2.2. ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 Μ και μικρότερη από 1,3 Μ (1<α<1,3) τους — 16 Τ

3.2.3. ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 Μ και μικρότερη από 1,8 Μ (1,3<α<1,8) τους — 18 Τ

3.2.4. ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 Μ (1,8<α) τους — 20 Τ

3.3. Σύστημα τριών αξόνων ρυμουλκουμένων και ημιρυμουλκουμένων.

Το σύνολο του βάρους του συστήματος τριών αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει αν η απόσταση (α) μεταξύ των αξόνων είναι:

3.3.1. μικρότερη ή ίση με 1,3 Μ (α<1,3) τους — 21 Τ

3.3.2. μεγαλύτερη από 1,3 Μ και μικρότερη ή ίση με 1,4 Μ (1,3<α<1,4) τους — 24 Τ

3.4. Κινητήριος άξονας

3.4.1. Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2 — 11,5 τόννοι

3.4.2. Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.3, 2.2.4, 2.3 και 2.4 — 11,5 τόννοι

3.5. Δίδυμοι άξονες οχημάτων με κινητήρα

Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (D) μεταξύ των αξόνων:

3.5.1. είναι μικρότερη από 1 Μ (D<1,0 M) τους — 11,5 τόννους

3.5.2. είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 Μ και μικρότερη από 1,3 Μ (1,0 Μ ≤D<1,3 M) τους — 16 τόννους

3.5.3. είναι ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 Μ και μικρότερη από 1,8 Μ (1,3 Μ ≤D<1,8 M) — τους 19 τόννους όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αεροστατικές αναρτήσεις ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο.

4. Συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παρ. 1 στοιχείο β).

4.1. Οχήματα οποιουδήποτε τύπου

Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το 25% του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές.

4.2. Οδικοί συρμοί

Η απόσταση ανάμεσα στον οπίσθιο άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και τον εμπρόσθιο άξονα ενός ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3.00 Μ.

4.3. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σεσυνάρτηση μετο μεταξόνιο
Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σετόννους ενός τετραξονικού οχήματος μεκινητήρα δενμπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σεμέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος.

4.4. Ημιρυμουλκούμενα
Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του έμπροσθεν άκρου του ημιρυμουλκουμένου δενπρέπει να υπερβαίνει τα 2.04 Μ.

Άρθρο 5

Η ισχύς του Διατάγματος αυτού αρχίζει από την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με εξαίρεση:

α) Το σημείο 1 του Παραρτήματος Ι σχετικά με τα οχήματα που προορίζονται για την μεταφορά επιβατών η ισχύς του οποίου αρχίζει από την 1η Ιουλίου 1991.

β) Το σημείο 3.4.1 του Παραρτήματος Ι η ισχύς του οποίου αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 1992.

γ) Τα σημεία 2.2.3, 2.2.4, 2.3, 2.4, 3.4.2, 3.5 και 4.3 του παραρτήματος Ι η ισχύς των οποίων αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 1993.

Στους Υπουργούς Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών και στον Αναπληρωτή Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 13 Ιουνίου 1991

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

(3)

Έγκριση Πρωτοκόλλου της Μικτής ελληνο-γερμανικής επιτροπής για τη διασυνοριακή οδική συγκοινωνία (Βόννη, 6.3.1991).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

1) Τη διάταξη του άρθρου 14 της συμφωνίας για τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων Ελλάδας - Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 8 Μαΐου 1982 και κυρώθηκε με το αριθ. 4380/1964 Νομοθετικό Διάταγμα, το οποίο δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 188/Α'/1964, που προβλέπει τη σύνοδο των αντιπροσώπων των Υπουργείων Συγκοινωνιών των δύο συμβαλλομένων χωρών για συζήτηση την εκτέλεση της συμφωνίας και την προσαρμογή της στις εκάστοτε διαμορφούμενες συνθήκες οδικής κυκλοφορίας.

2) Το περιεχόμενο του Πρωτοκόλλου αυτού, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε ως έχει και στο σύνολό του το Πρωτόκολλο της Μικτής ελληνο-γερμανικής επιτροπής για τις οδικές μεταφορές, που υπογράφηκε στη Βόννη στις 6 Μαρτίου 1991, του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στη γερμανική γλώσσα και μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

Αθήνα, 12 Ιουνίου 1991

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΑΝΤ. ΣΑΜΑΡΑΣ

ΑΝΑΠΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΕΥΘ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

Niederschrift

über die Tagung der gemischten deutsch-griechischen Kommission Für den grenzüberschreitenden Straβenverkehr am 5. und 6. März 1991 in Bonn.

Die Liste der Teilnehmer ist als Anlage beigefügt.

Es wurden nur Fragen des Straβengütervwrkehrs erörtert.

1. Verkehrsentwicklung
Beide Delegätiohen tauschten statistische Daten über die Verkehrsentwicklung in den Jahren 1989 und 1990 aus. Sie stellten übereinstimmend einen erfreulichen Zuwachs im gegenseitigen Güterverkehr fest.

2. Auswirkungen der deutschen Vereinigung
Die griechische Delegation trug vor, daβ der Güterverkehr mit der ehemaligen DDR vollkommen liberalisiert war, es bestand keine Genehmigungspflicht. Aus diesen Gründen sind keine statistischen Angaben vorhanden. Es kann davon ausgegangen werden, daβ etwa 10.000 griechische Lkw jährlich in die ehemalige DDR gefahren sind.

Seit der deutschen Währungsuion am 2. Juli 1990 sei der Auβenhandel insgesamt sehr stark angewachsen, die Obst- und Gemüselieferungen hätten um 20% zugenommen.

Die deutsche Delegation gab bekannt, daβ 1991 bis zum 25. Februar 317 Genehmigungen an Unternehmer aus den neuen Länder ausgegeben wurden.

Es bestand Übereinstimmung, daβ zukünftig nur noch die Verwaltungsvereinbarung von Oktober 1976 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Griechenland Grundlage der gegenseitigen Beziehungen ist.

3. Kontingente

Nach kurzer Diskussion einigten die Delegationen sich auf ein vorläufiges kontingent von 40.000 Fahrtgenehmigungen für 1991. Die deutsche Delegation stellte in Aussicht, daβ das Kontingent bei entsprechendem Bedarf auf Antrag des griechischen Ministeriums für Verkehr und Fernmeldewesen erhöht werden kann.

4. Verschiedenes

4.1 Sie Genehmigungen sollen zukünftig bis zum 31. Januar des Folgejahres gelten.

4.2 Beide Seiten hielten eine Überarbeitung der Verwaltungsvereinbarung von 1976 wegen inzwischen eingetretener neuer Entwicklungen für zweckmäbig. Der von deutscher Seite 1990 übermittelte Entwurf für eine Neufassung der Verwaltungsvereinbarung wird von der griechischen Seite geprüft werden. Der deutschen Seite wird eine Stellungnahme übermittelt werden.

4.3 Die deutsche Delegation trug vor, nach Berichten deutscher Unternehmen verlangen die griechischen Zollbehörden immer noch bei jeder Einfahrt nach Griechenland ein Carnet de passage.

Die griechische Seite sagte zu, beim griechischen Finanzministerium unverzüglich auf die Einstellung dieser Praxis hinzuwirken.

4.4 Die deutsche Delegation wies darauf hin, daβ 1989 bei Kontrollen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr fast bei jedem dritten griechischen Fahrzeug Verstöβe gegen die EG-Sozialvorschriften - VO (EWG) Nr. 3820/85 und VO (EWG) Nr. 3821/85 - beanstandet werden muβten.

Die griechische Delegation erklärte ihre Bereitschaft dem nachzugehen. Sei erläuterte dazu: In Griechenland werden seit einiger Zeit Anstrengungen unternommen, die Fuhrunternehmer und Fahrer ausreichend über die Sozialvorschriften zu informieren.

4.5 Die griechische Delegation berichtete über Schwierigkeiten griechischer Omnibusunternehmer beim Gelegenheitsverkehr nach Art. 5 § 2 Fall a EWG-Richtlinie 117/66 und dem Schreiben der EG-Kommission 57804 vom 12. September 1990.

Die deutsche Delegation sagte Prüfung und Stellungnahme zu.

Abschlieβend stellten beide Seiten den guten Verlauf der gegenseitigen Güterverkehrsbeziehungen fest und gaben ihre Zufriedenheit über das ständige Wachsen dieser Beziehungen Ausdruck.

Die griechische Delegation gab ausdrücklich ihre Zufriedenheit und Freude über die deutsche Vereinigung zu erkennen. Sie bentonte die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für die Entwicklung in den neuen Ländern der Bundesrepublik Deutschland. Sie unterstrich ihr Interesse, an dem wirtschaftlichen Aufschwung mitzuwirken. Die deutsche Delegation sprach ihren Dank aus.

Die griechische Delegation lädt die deutsche Delegation zur nächsten Sitzung der gemischten Kommission nach Griechenland ein.

Bonn, den 6. März 1991

Für die deutsche Delegation	Für die griechische Delegation
(Bolln)	(Bekiaris)

Teilnehmerliste

Griechische Delegation

Herr Bekiaris	Ministerium für Verkehr und Fernmeldewesen – Generaldirektion für Transport – Delegationsleiter
Frau Pouli	Ministerium für Verkehr und Fernmeldewesen – Intern. Güterverkehr
Herr Papathanassiou	Ministerium für Verkehr und Fernmeldewesen – Intern. Personenverkehr
Herr Cambas	Griechische Botschaft in Bonn

Deutsche Gelegation

Herr Bolln	Bundesverkehrsministerium – Delegationsleiter
Frau Hölder	Bundesverkehrsministerium
Herr Schreivogel	Bundesverkehrsministerium
Herr Dr. Zeisel-mair	Bayerisches Staatsministeriu für Wirtschaft und Verkehr
Frau Höttler	Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Frau Thomsen	Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e.V.
Herr Giannakis	Dolmetscher

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

Σύσκεψης της μικτής Γερμανο-ελληνικής Επιτροπής για τη διασυνοριακή οδική συγκοινωνία στις 5 και 6 Μαρτίου στη Βόννη.

Επισυνάπτεται κατάλογος των συμμετασχόντων.

Συζητήθηκαν μόνο θέματα οδικής διακίνησης εμπορευμάτων.

1. Συγκοινωνιακή ανάπτυξη

Και οι δύο αντιπροσωπείες αντήλλαξαν στατιστικά στοιχεία για τη συγκοινωνιακή ανάπτυξη στα έτη 1989 και 1990. Διαπίστωσαν ομόφωνα μια ευχάριστη αύξηση της διακίνησης εμπορευμάτων.

2. Επιδράσεις της γερμανικής ένωσης

Η ελληνική αντιπροσωπεία είπε ότι η διακίνηση εμπορευμάτων με την πρώην Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας ήταν εντελώς ελεύθερη, δεν υπήρχε υποχρέωση αδείας. Γι' αυτούς τους λόγους δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία. Μπορεί να ληφθεί ως βάση ότι ταξίδεψαν περίπου 10.000 ελληνικά φορτηγά στην πρώην Λ.Δ.Γ.

Από τη γερμανική νομισματική ένωση της 2ας Ιουλίου 1990 αυξήθηκε συνολικά σημαντικά το εξωτερικό εμπόριο, οι προμήθειες φρούτων και λαχανικών αυξήθηκαν κατά 20%.

Η γερμανική αντιπροσωπεία ανακοίνωσε ότι το 1991 εξεδόθησαν μέχρι τις 25 Φεβρουαρίου 317 άδειες σε επιχειρηματίες των νέων χωρών.

Υπήρξε ομοφωνία ότι μελλοντικά θα αποτελεί μόνο η διοικητική συμφωνία του Οχτωβρίου 1976 μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Ελληνικής Δημοκρατίας τη βάση των αμοιβαίων σχέσεων.

3. Ποσοστά συμμετοχής.

Μετά από σύντομη συζήτηση συμφώνησαν οι αντιπροσωπείες σε ένα προσωρινό ποσοστό συμμετοχής των 40.000 ταξιδωτικών αδειών για το 1991. Η γερμανική αντιπροσωπεία παρείχε την ελπίδα, ότι το ποσοστό συμμετοχής μπορεί, σε περίπτωση ανάγκης, να αυξηθεί κατόπιν αιτήσεως του Ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

4. Διάφορα

4.1) Οι άδειες θα ισχύουν μελλοντικά ως τις 31 Ιανουαρίου του επόμενου έτους.

4.2) Και οι δύο πλευρές θεώρησαν σκόπιμη μια επεξεργασία της διοικητικής συμφωνίας του 1976 λόγω των νέων εξελίξεων που προέκυψαν εν τω μεταξύ. Το, από γερμανικής πλευράς, το 1990, διαβιβασθέν σχέδιο για μια νέα σύνταξη της διοικητικής συμφωνίας θα εξετασθεί από την ελληνική πλευρά. Θα διαβιβασθεί στην γερμανική πλευρά η ελληνική θέση.

4.3) Η γερμανική αντιπροσωπεία είπε ότι, σύμφωνα με αναφορές γερμανικών επιχειρήσεων, ζητούν οι ελληνικές τελωνειακές υπηρεσίες σε κάθε είσοδο στην Ελλάδα ακόμη ένα CARNET DE PASSAGE. Η ελληνική αντιπροσωπεία υποσχέθηκε να ενεργήσει στο ελληνικό Υπουργείο Οικονομικών για την άμεση αναστολή αυτής της πράξης.

4.4) Η γερμανική αντιπροσωπεία υπέδειξε ότι το 1989 έπρεπε να εγερθούν ενστάσεις κατά τους ελέγχους της ομοσπονδιακής υπηρεσίας για τη διακίνηση εμπορευμάτων μακρυνών αποστάσεων, σχεδόν σε κάθε τρίτο ελληνικό όχημα για παραβάσεις κατά των κοινωνικών διατάξεων της ΕΚ-VO (Ε.Ο.Κ.) Αρ. 3820/85 και VO (Ε.Ο.Κ.) Αρ. 3821/85.

Η ελληνική αντιπροσωπεία δήλωσε ότι είναι πρόθυμη να το ερευνήσει. Δήλωσε επ' αυτού:

Στην Ελλάδα γίνονται, εδώ και λίγο καιρό, προσπάθειες να ενημερωθούν οι επιχειρήσεις μεταφορών και οι οδηγοί, επαρκώς, για τις κοινωνικές διατάξεις.

4.5) Η ελληνική αντιπροσωπεία ενημέρωσε για τις δυσκολίες των ελληνικών επιχειρήσεων λεωφορείων σε ευκαιριακή κυκλοφορία σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 2 περίπτωση α' κατευθυντήρια οδηγία της ΕΟΚ 117/66 και με το έγγραφο της επιτροπής της Ε.Κ. 57804 της 12ης Σεπτεμβρίου 1990. Η γερμανική αντιπροσωπεία συμφώνησε να διεξαγάγει έλεγχο και να λάβει θέση.

Τελικά διαπίστωσαν και οι δύο πλευρές την καλή εξέλιξη των αμοιβαίων σχέσεων διακίνησης εμπορευμάτων και εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τη συνεχή αύξηση αυτών των σχέσεων.

Η ελληνική αντιπροσωπεία εξέφρασε ρητά την ικανοποίηση και χαρά της για τη γερμανική ενοποίηση. Τόνισε τη σημασία των οικονομικών συναλλαγών για την ανάπτυξη στις νέες χώρες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Υπογράμμισε το ενδιαφέρον της να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη. Η γερμανική αντιπροσωπεία εξέφρασε τις ευχαριστίες της.

Η ελληνική αντιπροσωπεία προσκαλεί τη γερμανική αντιπροσωπεία για την επόμενη σύσκεψη της Μικτής Επιτροπής στην Ελλάδα.

Βόννη, 6 Μαρτίου 1991

Για την γερμανική αντιπροσωπεία	Για την ελληνική αντιπροσωπεία
(BOLLN)	(ΜΠΕΚΙΑΡΗΣ)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΟΝΤΩΝ

Ελληνική αντιπροσωπεία

Κύριος Μπεκιάρης	Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών –Γενικός Διευθυντής Μεταφορών –Επικεφαλής Αντιπροσωπείας
Κυρία Πουλή	Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών –Εσωτερική Διακίνηση Εμπορευμάτων
Κύριος Παπαθανασίου	Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών –Εσωτερική Διακίνηση Ατόμων
Κύριος Καμπάς	Ελληνική Πρεσβεία Βόννης

Γερμανική αντιπροσωπεία

Κύριος BOLLN	Ομοσπονδιακό Υπουργείο Συγκοινωνιών –Επικεφαλής Αντιπροσωπείας
Κύριος HÖLDER	Ομοσπονδιακό Υπουργείο Συγκοινωνιών
Κύριος SCHREIVOGEL	Ομοσπονδιακό Υπουργείο Συγκοινωνιών
Κύριος Δρ. ZEISELMAIR	Υπουργείο Οικονομίας και Συγκοινωνίας της Βαυαρίας
Κυρία HÖTTLER	Ομοσπονδιακή Υπηρεσία για τη διακίνηση εμπορευμάτων μακρυνών αποστάσεων
Κυρία THOMSEN	Ομοσπονδιακή Ένωση της γερμανικής διακίνησης εμπορευμάτων μακρυνών αποστάσεων
Κύριος Γιαννάκης	Διερμηνέας

Αριθ. Φ.0544/2/ΑΣ 283/Μ.4016 (4)

Έγκριση του Πρωτοκόλλου της 13ης Συνόδου της Μικτής Ελληνοϊταλικής Επιτροπής για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών οδικώς, που υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 30 Απριλίου 1991.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τη διάταξη της παραγρ. 1 του άρθρου 21, της Συμφωνίας για τη μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς Ελλάδας - Ιταλίας, που υπογράφτηκε στην

Αθήνα στις 27 Οκτωβρίου 1966 και κυρώθηκε με τον αριθ. 574/1968 Αναγκαστικό Νόμο, που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 229/Α'/28.9.1968, με την οποία συνιστάται Μικτή Επιτροπή.

2. Το περιεχόμενο του υπό έγκριση Πρωτοκόλλου, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε ως έχει και στο σύνολό του το Πρωτόκολλο της 13ης Συνόδου της Μικτής Ελληνοϊταλικής Επιτροπής για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών οδικώς, που υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 30 Απριλίου 1991 και του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

Αθήνα, 12 Ιουνίου 1991

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΑΝΤ. ΣΑΜΑΡΑΣ

ΑΝΑΠΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ

Της 13ης Συνόδου της Μικτής Επιτροπής για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, που έγινε στην Αθήνα από 29 έως 30 Απριλίου 1991.

Οι Αντιπροσωπείες που έλαβαν μέρος στη συνάντηση αναφέρονται στα Παραρτήματα Ι και ΙΙ.

Μετά από χαιρετισμό και παρουσίαση των αντιπροσωπειών συνεφωνήθη η έναρξη των εργασιών, σύμφωνα με την κατωτέρω ημερήσια διάταξη.

1. Συνοπτική θεώρηση της διμερούς Συμφωνίας Εφαρμογή των Διατάξεων που περιέχονται σ' αυτήν.
2. Ανταλλαγή πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων πάνω στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές κατά τα τελευταία δύο χρόνια και αξιολόγηση της συνεργασίας των δύο χωρών στον τομέα αυτό.
3. Καθορισμός της τελικής ποσόστωσης των αδειών διέλευσης για το έτος 1991 και της προσωρινής για το έτος 1992.
4. Επιβατικές μεταφορές.
5. Άλλα θέματα.

Ακολουθείται η εξέταση των σημείων της ημερήσιας διάταξης.

1ο ΘΕΜΑ

Οι δύο αντιπροσωπείες συμφώνησαν ότι η Διμερής Συμφωνία λειτουργεί καλά μεταξύ και διαμέσου των δύο χωρών και εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τη συνεχιζόμενη στενή συνεργασία μεταξύ των ιταλικών και ελληνικών Αρχών και τους ενδιαφερόμενους μεταφορείς. Η ανεμπόδιστη κυκλοφορία ανάμεσα στις δύο χώρες εκτιμάται πολύ από τους δύο επικεφαλής των Αντιπροσωπειών.

2ο ΘΕΜΑ

Οι δύο Αντιπροσωπείες παρουσίασαν στατιστικά στοιχεία και διεπίστωσαν ότι κατά τα δύο τελευταία έτη δεν παρατηρήθηκαν αξιόλογες διακυμάνσεις τόσο σχετικά με τον όγκο των διακινηθέντων εμπορευμάτων, όσο και με την αξία τους μέσα στα πλαίσια των εμπορικών ανταλλαγών μεταξύ των δύο χωρών. Σχετικά με τη χρήση των αδειών διέλευσης η ιταλική πλευρά είπε ότι υπάρχει μία σημαντική ανισότητα, αφού οι Έλληνες μεταφορείς εξαντλούν την ποσόστωση των αδειών ενώ οι Ιταλοί δεν βρίσκουν φορτία και συνεπώς χρησιμοποιούν σε ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό την ποσόστωση.

3ο ΘΕΜΑ

Οι δύο πλευρές παρουσίασαν η μία στην άλλη την κίνηση των αδειών κατά το έτος 1990.

Η ελληνική αντιπροσωπεία παρακάλεσε να εξετασθεί το γεγονός ότι οι έλληνες μεταφορείς εξάντλησαν πλήρως το 1990 την καθορισμένη ποσόστωση και χρειάστηκαν επιπλέον άδειες, προκειμένου να εξασφαλίσουν τις εξαγωγές προς την Ιταλία καθώς και πρός τις άλλες χώρες της Ευρώπης και ζήτησαν την αύξηση της ποσόστωσης σε 20.000 άδειες για το 1991.

Το αίτημα δεν έγινε απδεκτό από ιταλικής πλευράς, η οποία λαμβάνοντας υπόψη τις ελληνικές ανάγκες και στα πλαίσια της Οδηγίας της ΕΟΚ ενόψη της ελευθεροποίησης του 1993 δήλωσε ότι ήταν διατεθειμένη για μια αύξηση της ποσόστωσης μέχρι 17.000 άδειες.

Μετά από μακρά συζήτηση και με δεδομένη την πορεία των εμπορικών ανταλλαγών, την περιορισμένη χρησιμοποίηση από ιταλικής πλευράς της σχετικής ποσόστωσης, την αύξηση κατά 40% των κοινοτικών αδειών για το 1991, καθώς και τα επόμενα χρόνια μέχρι την ελευθεροποίηση που θα πραγματοποιηθεί το 1993, οι δύο πλευρές συμφώνησαν για το έτος 1991 και προσωρινά για το έτος 1992:

α) Για την ιταλική πλευρά

-17.000 (δεκαεπτά χιλιάδες) άδειες για διμερείς και TRANSIT μεταφοράς

-1.000 (χίλιες) άδειες για τις μεταφορές με προορισμό και προέλευση τρίτες χώρες.

β) Για την ελληνική πλευρά

-18.000 (δεκαοχτώ χιλιάδες) άδειες για διμερείς και TRANSIT μεταφορές και για όλα τα σημεία του ιταλικού εδάφους, με εξαίρεση το λιμένα της Τεργέστης, για τον οποίο δεν απαιτείται άδεια όταν τα φορτηγά αυτοκίνητα διασχίζουν την Ιταλία ταξιδεύοντας προς την Αυστρία ή αντιθέτως από τα σημεία που επιτρέπουν οι ισχύουσες διατάξεις.

4ο ΘΕΜΑ

ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Αθήνα - Περούτζια (μέσω Γιουγκοσλαβίας)

Και οι δύο πλευρές σημειώνουν το ενδιαφέρον για τη συνέχιση της τακτικής λεωφορειακής γραμμής Αθηνών - Περούτζια.

Η ιταλική αντιπροσωπεία σημείωσε το ενδιαφέρον του ελληνικού μεταφορικού οργανισμού για την επέκταση της γραμμής αυτής μέχρι Τορίνο και θα περιμένει τις τυχόν αιτήσεις από τους μεταφορικούς φορείς των δύο χωρών.

Αθήνα - Φλωρεντία (δια θαλάσσης)

Η ιταλική πλευρά ενημέρωσε την ελληνική ότι έχει ήδη στείλει την έγκρισή της για την λειτουργία της γραμμής Αθήνα - Φλωρεντία (δια θαλάσσης), η δε ελληνική δήλωσε ότι θα αποστείλει την αντίστοιχη δική της το συντομώτερο δυνατόν.

Η ιταλική αντιπροσωπεία σημείωσε το ενδιαφέρον του ελληνικού μεταφορικού οργανισμού για την επέκταση της γραμμής αυτής μέχρι Τορίνο με παράκαμψη προς Νάπολη.

Αθήνα - Παρίσι (μέσω Ιταλίας)

Η ιταλική αντιπροσωπεία σημείωσε το ενδιαφέρον της ελληνικής για την επαναλειτουργία της τακτικής λεωφορειακής γραμμής Αθηνών - Παρισίων (μέσω Ιταλίας).

Φλωρεντία - ISTANBUL (μέσω Ελλάδος)

Η ελληνική πλευρά παρέδωσε στην ιταλική αντιπροσωπεία φωτοτυπία της έγκρισης διέλευσης από το έδαφός της των λεωφορείων της τακτικής λεωφορειακής γραμμής Φλωρεντίας - ISTANBUL, που ισχύει μέχρι 31.12.1991.

5. Άλλα θέματα.

1. Η ιταλική αντιπροσωπεία παρουσίασε φωτοαντίγραφα με τα οποία επιβάλλεται στα ιταλικά φορτηγά κάποιο τέλος.

Η ελληνική πλευρά επιφυλάχτηκε να ερευνήσει το θέμα και ν' απαντήσει εντός του Μαΐου.

2. Η ιταλική αντιπροσωπεία επίσης υποστήριξε ότι απαγορεύεται η προσωρινή στάθμευση στο έδαφος κράτους-μέλους ρυμουλκών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλο κράτος-μέλος και ότι μια τέτοια ρύθμιση είναι αντίθετη προς τις κοινοτικές Οδηγίες.

Η ελληνική πλευρά παρουσίασε επιστολή της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η οποία εστάλη στην Ελλάδα μετά από σχετικό αίτημα που υπεβλήθη προς αυτήν και από την οποία δεν προκύπτει ότι η ρύθμιση αυτή απαγορεύεται.

Η Ελλάδα πάντως ανέλαβε την ευθύνη να διερευνήσει ακόμα περισσότερο το θέμα αυτό.

3. Η ελληνική πλευρά ανέλαβε την υποχρέωση να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε στο μέλλον να μην απαιτείται για τα ιταλικά φορτηγά η επίδειξη του CARNET DE PASSAGE στις Τελωνειακές Αρχές, με τον όρο φυσικά της αμοιβαιότητας.

Η ημερομηνία ισχύος του παραπάνω μέτρου θα ανακοινωθεί σύντομα στο ιταλικό Υπουργείο Μεταφορών και την ιταλική Τελωνειακή Διοίκηση μετά την έκδοση των οικείων διαταγών του Υπουργείου Οικονομικών.

4. Η ελληνική πλευρά τέλος έθεσε το ερώτημα προς την ιταλική αντιπροσωπεία, εάν επιτρέπεται η έλξη των ελληνικών ρυμουλκουμένων από ιταλικούς τράκτορες στο εσωτερικό της Ιταλίας.

Η ιταλική αντιπροσωπεία απάντησε θετικά στο ερώτημα αυτό, λέγοντας ότι οι Κοινοτικές Οδηγίες προβλέπουν τη δυνατότητα μικτής έλξης όταν ο συρμός αποτελείται από οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε κράτη-μέλη της ΕΟΚ.

Η σύνοδος πραγματοποιήθηκε σε κλίμα καλής συνεργασίας, εγκαρδιότητας και αμοιβαίας κατανόησης.

Έγινε στην Αθήνα στις 29 και 30 Απριλίου 1991 σε δύο αντίτυπα στην ελληνική και ιταλική γλώσσα, τα οποία έχουν την ίδια τυπική και ουσιαστική ισχύ.

Ο Πρόεδρος
της Ελληνικής Αντιπροσωπείας
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΕΚΙΑΡΗΣ

Ο Πρόεδρος
της Ιταλικής Αντιπροσωπείας
ALDO FIORENTINI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Του Πρωτοκόλλου της Μικτής Επιτροπής Οδικών Μεταφορών Ελλάδας - Ιταλίας, που έγινε στην Αθήνα 29-30 Απριλίου 1991.

Τα μέλη της Ελληνικής αντιπροσωπείας που έλαβαν μέρος στη Σύνοδο είναι τα εξής:

Ελληνική Αντιπροσωπεία:

1. κ. Δημήτριος Μπεκιάρης, Γεν. Δ/ντής Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών - Επικοινωνιών, επικεφαλής της Αντιπροσωπείας.

2. κα Βασιλική Δρακοπούλου, Διευθύντρια των Επιβατικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου.

3. κ. Κων/νος Μοάτσος, Ακόλουθος Πρεσβείας Υπουργείο Εξωτερικών.

4. κ. Σταύρο Παπαθανασίου, Τμηματάρχης των Διεθνών Επιβατικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου.

5. κα Ελένη Πουλή, Τμηματάρχης των Διεθνών Εμπορευματικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου.

6. κα Ευαγγελία Τσάγκα, Τμηματάρχης των Εθνικών Εμπορευματικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου.

7. κ. Γεώργιος Πατσιαβός, Τμηματάρχης του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων του ιδίου Υπουργείου.

8. κα Βαρβάρα Κονδύλη, Τμηματάρχης των Διμερών Οικονομικών Σχέσεων του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

9. κ. Γεώργιος Καλλιάς, Υπάλληλος του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας.

10. κα Ευαγγελία Χαλκιαδάκη, Υπάλληλος του Υπουργείου Οικονομικών.

11. κ. Γεώργιος Ανδρόνης, Υπάλληλος του Υπουργείου Εμπορίου.

12. κ. Θεοφάνης Παπαδρόσου, Τμηματάρχης στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.).

13. κ. Ιωάννης Ρήγας, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ).

14. κ. Χαράλαμπος Ασημακόπουλος, Μέλος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτ/στών Ελλάδος (ΟΦΑΕ).

15. κ. Θεόδωρος Φράγκος, Μέλος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτ/στών Ελλάδος (ΟΦΑΕ).

16. κ. Αλκιόνη Ηλιάδη, Γραμματέας της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτ/στών Ελλάδος (ΟΦΑΕ).

κα Ρ. Στράτου, κα Μ. Φερράρι, Διερμηνείς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Του Πρωτοκόλλου της Μικτής Επιτροπής Οδικών Μεταφορών Ελλάδας - Ιταλίας, που έγινε στην Αθήνα 29-30 Απριλίου 1991.

Τα μέλη της ιταλικής αντιπροσωπείας που έλαβαν μέρος στη Σύνοδο είναι τα εξής:

ΔΟΤΤ. ALDO FIORENTINI, Ανώτερο στέλεχος Υπ. Μετ. Πρόεδρος.

ΔΟΤΤ. IGNAZIO NOTO, Δ/ντής του Τμήματος Διεθνών Οδικών Μεταφορών.

ΔΟΤΤ. SSA SILVANA TORIELLO, Ελεγκτής, ειδικευμένη στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές.

ΔΟΤΤ. STEFANO JEDRKIEWICZ, Σύμβουλος ιταλικής πρεσβείας στην Αθήνα.

Συμμετέχουν επίσης με την ιδιότητα του παρατηρητή οι παρακάτω εκπρόσωποι ενώσεων επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών:

K. ERNESTO MARTINI, Εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Οδικών Μεταφορών της Ιταλίας.

K. GUALTIERO FILIPPI, Εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Οδικών Μεταφορών της Ιταλίας.

ΔΟΤΤ. TULLIO COZZI, Εκπρόσωπος Ομοσπονδίας Μεταφοράς.

ING. FRANCO LAZZI, Εκπρόσωπος Εθνικού Συλλόγου Οδικών Μεταφορών επιβατών.

ΔΟΤΤ. ALESSANDRO PRATESI, Εκπρόσωπος Εθνικού Συλλόγου Οδικών Μεταφορών επιβατών.

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ